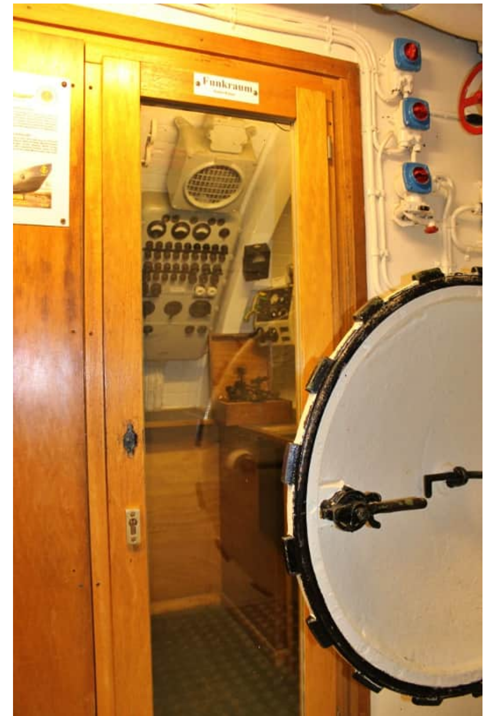
## Anhang G

# Drittes U-Boot auf See Mitte 1945

*Von S.E.I.G. Agent PIZZARRO über ein weiteres Boot, ein drittes U-Boot neben* ***U-530*** *und* ***U-977****, das bestätigt, was wir bereits wussten.*

Harry - letztes Jahr hast du mir die Telefonnummer eines ehemaligen **U-977** Besatzungsmitglieds gemailt. Er erzählte mir die gleiche Geschichte wie der Funker von **U-530** und spätere Kapitän von **U-530** OTTO WERMUTH. Dieses ehemalige Mitglied von **U-977** erzählte mir, dass sich **U-977** im Juli 1945 im Zugang zum Südatlantik befand und unser Funker von **U-977** Kurzwellensignale wie die Kurzwellen der deutschen U-Boote (Grenzwellen) empfing. Er erzählte mir, dass Schäffer (Kapitän von **U-977**) sagte, dass ***er glaubt***, dass ein anderes deutsches U-Boot auf Südkurs im Südatlantik war und er nannte einen Namen eines deutschen U-Boot-Kommandanten. Er sagte, er habe ein Treffen mit einem anderen U-Boot-Kapitän gehabt und dieser U-Boot-Kapitän habe ihm nach dem Krieg gesagt, sein Kurs sei Südamerika. Das war in der Woche zwischen dem 20. und 28. Juli 1945.



Der Funkraum vom Atlantikboot U995 Typ VII C

Der ehemalige Funker von **U-977** erzählte, dass er sieben Funksprüche von einem anderen U-Boot aufgefangen hat und alle sieben waren auf dem letzten deutschen U-Boot-Wellencode vom April 1945 - und der Funker von **U-977** sagte, diese hatten die Signatur des deutschen U-Boot-Codes.

***Wir glauben also***, dass sich im Juli 1945 ein drittes U-Boot im Südatlantik zwischen der brasilianischen Insel Fernando Noronha und Rio di Janeiro aufhielt, aber der Funker sagte, dass es 800 oder 900 Meilen östlich der südamerikanischen Küste, nahe der afrikanischen Küste, lag, und er sagte mir, dass im April 1945 etwa 50 deutsche U-Boote von ihren norwegischen Stützpunkten aus auf Patrouille gegen England und die USA gingen.


Porträt von Generaladmiral Hans-Georg von Friedeburg, dem Kommandierenden Admiral der U-Boote (01. Februar 1943-30. April 1945) und dem letzten Oberbefehlshaber der Kriegsmarine (01. Mai 1945-23. Mai 1945)

ANMERKUNG: Das war die Operation MERCATOR, die die alliierten ASW-Aktivitäten aus dem Mittelatlantik abziehen und sozusagen eine Autobahn bis hinunter in den Südatlantik freimachen sollte. ***[Der Name und diese Operation ist nicht recherchierbar.]***

ANMERKUNG: Vor einigen Jahren hat sich PIZZARRO mit OTTO WERMUTH zusammengesetzt, um über die letzte Patrouille von **U-530** zu sprechen, und hier ist einiges von dem, was er erfahren hat. Bevor wir mit dem Interview beginnen, erwähnen wir, dass WERMUTH diese letzte Patrouille nicht als Feindfahrt bezeichnete, sondern als "Reise" ..., was so viel wie "Ausflug" oder "Urlaub" bedeutet.

**1.** WERMUTH erzählte mir, dass er Anfang 1945 von Admiral von Friedeburg, dem Chef des BdU Op. 2, zum Kommandanten von **U-530** ernannt und vom französischen Stützpunkt nach Hamburg geschickt wurde, um das Kommando über **U-530** zu übernehmen. Ich fragte ihn

nach dem Eisernen Kreuz Erster Klasse und er erzählte mir, dass er Träger des Eisernen Kreuzes Zweiter und Erster Klasse war und das U-Boot-Dienstabzeichen und die seltene U-Boot-Frontspange besitzt.




EK II.




EK I.



U-Boot Kriegsabzeichen



U-Boot-Frontspange

Er hatte alle Auszeichnungen für seinen Dienst auf anderen Booten erhalten. 1941 war er als Wachoffizier auf **U-37**. Im Juli 1942 war er II.W.O. (2. Wachoffizier) auf **U-103** bis Juni 1943, dann wurde er I.W.O. (1. Wachoffizier) auf **U-103** bis Februar 1944. Er fuhr auf **U-103** während drei Feindfahrten und versenkte in dieser Zeit drei feindliche Schiffe.

ANMERKUNG: Das wäre: 31. Okt. 1942 das 6.405 Tonnen schwere britische Motorschiff **TASMANIA**; 6. Dez. 1942 der 5.025 Tonnen schwere britische Dampfer **HENRY STANLEY**; 13. Dez. 1942 der 13.945 Tonnen schwere britische Dampfer **HORORATA**. (Die **HORORATA** wurde nur beschädigt und schaffte es in einen Reparaturhafen.)

**2.** Er erzählte mir, dass er im Februar 1945 mit **U-530** in Kiel war und sein Boot in Kiel frischen Proviant für eine Woche und guten langen speziellen U-Boot-Proviant für ca. 18 Wochen und den Befehl für den Stützpunkt in Norwegen erhielt, also fuhr er am 19. Februar 1945 von Kiel nach Horton, Norwegen und war am 23. Februar 1945 in Horton. Von Horton fuhr er am 3. März 1945 mit Kurs auf die USA ab.

**3.** In Norwegen erhielt sein **U-530** etwa 230 Tonnen (Diesel-)Öl und mehr als 5 Tonnen Schmieröl (Schweröl), und **U-530** erhielt für 14 Tage frischen Proviant wie Brot, frisches Fleisch und viel Gemüse, so dass er auf **U-530** Proviant für 19 Wochen - etwa fünf Monate - hatte.

**4.** WERMUTH sagte mir, dass **U-530** nie in der letzten deutschen SEEWOLF-Gruppe im Atlantik war. Sein Boot war allein im Atlantik mit Kurs auf die USA. Er sagte mir, dass alle Befehle direkt aus Berlin kamen. Der letzte Funkspruch für **U-530** kam am 26. April 1945, aber er antwortete nicht, denn er hatte den Befehl, nicht zu antworten. Er hat Papierbefehle für **U-530** nur für den Angriff auf feindliche Schiffe und der letzte Funk an **U-530** war am 26. April 1945. Angriffsbefehle für das Raster New York.

**5.** Er erzählte mir, dass sein Kurs von Horton, Norwegen, weit nördlich von England einen Bogen in den Atlantik machte; viele Nächte mit Schnorchel. Sein Schnorchel war mit Gummi überzogen. Er erzählte mir, dass er nach der Kapitulation des Deutschen Reichs im Raster New York war und Mitte Mai 1945 mit seinem **U-530** auf Kurs nach Südamerika war. **U-530** befand sich etwa 800 oder 900 Meilen nordöstlich von Puerto Rico und **U-530** war auf Schnorchelmarsch (er lief unter Wasser und benutzte den Schnorchel, um zu belüften und die Dieselmotoren anzutreiben) und an vielen Tagen bei Tageslicht war **U-530** unter Wasser. Später fuhr er in der Nacht zwischen den Inseln Rocks of Saints Peter and Paul und der Insel San Fernando Naronha ungefähr in der Mitte dieser beiden Inseln vorbei. WERMUTH glaubt, in der Dunkelheit das Licht eines Leuchtturms gesehen zu haben. Am 17. Juni 1945 um 10:00 Uhr morgens überquerte **U-530** den Äquator. Genau in dieser Zeit kam ein sehr hohes Flugzeug von Nordost nach Südwest.